



संगमेश्वर जगते

भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 110]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अप्रैल 18, 2013/चैत्र 28, 1935

No. 110]

NEW DELHI, THURSDAY, APRIL 18, 2013/CHAITRA 28, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 10 अप्रैल, 2013

सं.टीएएमपी/59/2011-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 39वां) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, आदेश सं. टीएएमपी/13/2009-वीपीटी दिनांक 18 फरवरी 2011 के पैरा 20 (xxxvi) में पत्तन को निकर्षण और बिखराव संबंधी प्रभार वसूलने से परहेज करने संबंधी लिए गए निर्णय पर पुनर्विचार के लिए वीपीटी के अनुरोध से संबंधित, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा, यहां संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/59/2011-वीपीटी

.....

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii) श्री टी.एस. बालासुब्रामणियन्, सदस्य (वित्त)

आदेश

(फरवरी 2013 के इस 29वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) के दरमान को संशोधित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/13/2009-वीपीटी दिनांक 18 फरवरी 2011 पारित किया था। यह कथित आदेश भारत का राजपत्र में 31 मार्च 2011 के राजपत्र सं. 52 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था।

2. वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित प्रक्रियाओं में, जो अंततोगत्वा दिनांक 18 फरवरी 2011 के आदेश में परिणत हो गई, विशाखापत्तनम् स्टीवेंडोर्स एसोसिएशन (वीएसए) ने दिनांक 22 दिसंबर 2010 के अपने पत्र में, तीन मुद्दों पर, यथा (क) कार्गो के लिए निकर्षण और बिखराव प्रभार (ख) वैगनों को क्षति के लिए प्रभार और (ग) भीतरी बंदरगाह बर्थों पर कार्गो की निकासी न होने की स्थिति में दंडात्मक प्रभार, वीपीटी द्वारा अप्राधिकृत बिलिंग के कारण परेशानिया व्यक्त की थीं।

3. इस प्राधिकरण ने दिनांक 28 सितंबर 2012 के अपने आदेश के माध्यम से, वैगनों को पहुंची क्षति के लिए प्रभारों और भीतरी हार्बर बर्थों पर कार्गो की निकासी न होने पर दंडात्मक प्रभार से संबंधित दो मुद्दों को निपटा दिया था और कार्गो पर निकर्षण एवं बिखराव प्रभार से संबंधित मामले को आस्थगित कर दिया था। कार्गो पर निकर्षण एवं बिखराव प्रभार से संबंधित वीएसए द्वारा उठाया गया मामला निपटान के लिए अब लिया गया है।

1583 GI/2013

(1)

4.1. वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर प्रक्रिया के दौरान वीएसए ने निकर्षण और बिखराव प्रभार से संबंधित मुद्दे के संबंध में निम्नलिखित प्रस्तुतियां दी हैं :

- (i) जब कार्गों को पोतों से स्थानान्तरित किया जाता है तो उसमें से थोड़ा बहुत बिखर जाता है और जब बर्थों का निकर्षण किया जाता है तो ये बिखरा हुआ कार्गों हठा दिया जाता है। वीपीटी, इस प्रकार के निकर्षण की लागत को पोतों पर बिखराव प्रभार के रूप में थोरा रहा है। वीपीटी के दरमान में ऐसी मदों के लिए कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं है।
- (ii) ऐसे बिलों का वीएसए द्वारा निम्नलिखित दो आधारों पर विरोध किया गया है:
 - (क) निकर्षण का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है, इस लिए यह अनुरक्षण-निकर्षण का हिस्सा है जिसको पहले ही से लागत में बजट किया गया है और बर्थ किया जाया अथवा पाइलट-शुल्क जैसे पोत संबंधी प्रभारों के जरिए वसूल किया जा रहा है।
 - (ख) यदि यह एक दंडराशि है तो ऐसे दंड लगाने के लिए नियम और दंड की गणना हेतु कार्यविधि, किसी का भी, कहीं भी खुलासा नहीं किया गया है और सबसे अहम बात, इसे प्राधिकरण द्वारा राजपत्र में कभी भी अधिसूचित नहीं किया गया है।
- (iii) वीएसए अपने अश्यावेदन के समर्थन में बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं और इस प्राधिकरण से, इस संबंध में वीपीटी को उपयुक्त निवेश जारी करने का अनुरोध किया है।

4.2. उस समय, वीएसए के कथित पत्र / ज्ञापन की एक प्रति वीपीटी को वीपीटी के लिए इस अनुरोध के साथ भेजी गई थी कि वह उसकी जांच परख करे और वीएसए द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अपनी टिप्पणी करें। इसके अलावा, वीपीटी से उस प्रशुल्क व्यवस्था को स्पष्ट करने का खुलासा करने का अनुरोध किया था जिसे प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त नहीं था, और जिसके अंतर्गत (निकर्षण एवं बिखराव) प्रभार लगाए जा रहे हैं।

4.3. इस पृष्ठे भूमि में, वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाते समय इस प्राधिकरण ने वो प्रभार तदर्थ आधार पर वसूल करने से पोत को रोका था जिसे इस प्राधिकरण की स्वीकृति प्राप्त नहीं हो अथवा जो प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुपालन में नहीं हैं। इसके अलावा यह भी निश्चित किया गया था कि यदि दरमान के प्रावधान से बाहर कोई प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता है तो पत्तन फरवरी 2011 के आदेश के पैरा 20 (xxxvi) के माध्यम से उस प्रभार की वापसी की व्यवस्था करेगा।

5.1. इस संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय के संदर्भ में, वीपीटी ने दिनांक 25 अप्रैल 2011 एवं 21 जून 2011 के पत्रों के जरिये बताया है कि जब तक कि पत्तन वीएसए द्वारा की गई प्रस्तुतियों पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करती, इस प्राधिकरण ने, वीपीटी को ऐसे प्रभारों की वसूली से जिस को इस प्राधिकरण की स्वीकृति प्राप्त नहीं हो, रोकने वाला अपना आदेश पहले ही फाइनल कर दिया था और पारित कर दिया था।

5.2. वीपीटी ने वीएसए द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अपना जवाब प्रस्तुत कर दिया है और दिनांक 21 जून 2011 के अपने पत्र में इस प्राधिकरण से उसकी जांच-परख करने और आदेश पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है। इसने बताया कि प्रस्तावित प्रभारों पर व्यापारी जगत से विधिवत चर्चा की गई थी और इस प्रभारों का प्रयोजन वीपीटी द्वारा वहन किए गए खर्चों की वसूली मात्र हैं। निकर्षण और बिखराव प्रभारों के मुद्दे पर वीएसए द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर वीपीटी द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियां (जवाब) नीचे दिए गए हैं:

- (i) वीएसए की यह राय कि बिखरे कार्गों के निकर्षण की लागत को प्रशुल्क निर्धारित करते समय गिन लिया गया हैं, सही नहीं है। यह स्पष्ट किया जाता है कि वीपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण का कार्य मेसर्स डीसीआई लिमि. को चूषण निकर्षण पद्धति द्वारा मुलायम मिट्टी और चट्टानों की निकर्षण के लिए सौंपा गया था।
- (ii) चूषण निकर्षण (सक्षण ड्रैजर्स), बर्थ की संरचना के साथ-साथ निकर्षण के लिए उपयुक्त नहीं हैं। इस प्रकार, लादते / उतारते समय बिखरने वाला कार्गों ग्रैबड्रैंगिंग द्वारा साफ किया जाना है और इस कम / प्रयोजन के लिए, बर्थ के साथ-साथ बिखरे कार्गों को साफ करने के लिए पत्तन के ड्रैजर्स प्रयोग किए जाते हैं।
- (iii) समुद्री जल में बिखरे कार्गों की सफाई की मद में लागत को पोत स्वामी / स्टीवेडोर एजेंट द्वारा वहन की जानी है। इसको ध्यान में रखते हुए, व्यापार-जगत से चर्चा के बाद, निकर्षण / बिखराव प्रभारों की वसूली के लिए एक पारदर्शी प्रक्रिया विकसित की गई थी और व्यापार-जगत को एक परिपत्र जारी किया गया था। वीपीटी ने, पोत लदान / पोत से उत्तराई के समय समुद्री जल में गिरे कार्गों पर निकर्षण प्रभारों की वसूली के लिए प्रक्रिया व्यापार-जगत को सूचित करते हुए, 31 जनवरी 2011 के जारी अपने परिपत्र की एक प्रति भी संलग्न की है।
- (iv) जैसाकि कार्गों का बिखराव कोई नियमित घटना / घटनाक्रम नहीं है और यह कार्गों से कार्गों भिन्न होता है, कार्गों बिखराव के लिये कोई अलग दर निर्धारित नहीं हैं। बिखरे कार्गों को समेदने / साफ करने पर पत्तन द्वारा वहन की गई वास्तवित लागत, ड्रैजर द्वारा काम के घंटों की संख्या के आधार पर एजैन्ट से वसूल की जाती है। इस प्रकार, ये प्रभार दो बार वसूल नहीं किये जाते हैं जैसीकि वीएसए की राय है।

6. इस प्रसंग में, हमारे पत्र दिनांक 6 जुलाई 2011 के माध्यम से, पत्तन से निकर्षण एवं बिखराव प्रभार पर कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने दिनांक 26 जुलाई 2011 के अपने पत्र के जरिये जवाब दिया है। निकर्षण और बिखराव से संबंधित मुद्दे पर हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और पत्तन द्वारा प्रस्तुत उत्तर संक्षेप में नीचे सारणीबद्ध दिये गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	पत्तन द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i)	वह आधार बताएं कि व्यापार-जगत से वसूल किये जाने वाली महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 21 के अंतर्गत शक्तियों के	

	निकर्षण लागत कैसे निर्धारित की जाती है जबकि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान पत्तन के ड्रैजर को किराये पर लेने के लिये कोई प्रभार प्रदान नहीं करता है।	प्रत्यायोजन (2.4.6.) के अनुसार “विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास उपकरण के किराया प्रभार के निर्धारण के लिये जो कभी-कभी उधारी पर देने के लिये वीपीटी के दरमान में शामिल नहीं है” अध्यक्ष सक्षम हैं। इस प्रकार, समुद्री जल में बिखरे हुए कार्गों को पत्तन ड्रैजरों का प्रयोग करते हुए साफ करने के लिए उपयोगकर्ताओं से वसूल किये जाने वाली लागत, कथित शक्तियों के प्रत्यायोजन के तहत अध्यक्ष द्वारा निर्धारित एवं अनुमोदित प्रभारों के आधार पर परिणित की जा रही है।
(ii)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़, समुद्र में बिखरे कार्गों के लिये निकर्षण प्रभार लगाने के बारे में व्यापार-जगत को पत्तन द्वारा भेजा गया परिपत्र है। दस्तावेज़ यह नहीं बताता है कि वसूल किये गए लेवी पर उपयोगकर्ता की सहमति है। पत्तन से वह दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने का अनुरोध है जो यह दिखाए कि कथित वसूली के लिये उपयोगकर्ताओं की सहमति ली गई थी और वह यह भी दिखाए कि ऐसे प्रभारों की वसूली हेतु पत्तन की कार्रवाई प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 तक का अनुपालन करती है।	निकर्षण एवं बिखराव प्रभार के बारे में यह कहना है कि व्यापार-जगत के कुलजमा लाभ के लिये बर्थों को उनके अधिसूचित ड्राप्टों पर बनाए रखना और ऐसी अधिसूचित ड्राप्टों के साथ पहुंचने वाले पोतों को स्थान देना पत्तन न्यास की जिम्मेदारी है। बर्थों की गहराई में थोड़ी-सी भी कमी से पोतों को उपयुक्त गहराई की चाहत में, विषेशरूप से बल्क कार्गों प्रहस्तन के संबंध में, ज्यादा रुकना पड़ेगा। समुद्री जल में कार्गों के गिरने की प्रत्येक संभावना रहती है। जिसके परिणामस्वरूप, बर्थों की गहराई कम होती जाती है। बीते समय के अनुभव के अनुसार, बार-बार अनेक अनुरोध करने के बाद भी, कार्गों प्रहस्तन एजेंट कार्गों के समुद्र में बिखराव पर अंकुश लगाने में असफल रहे हैं और पत्तन न्यास के लिये, ड्रैजर तैनात करना और घटी हुई गहराई को अधिसूचित गहराई तक वापिस लौटना अपरिहार्य हो गया था। इस लिये, वास्तविकों के अनुसार ड्रैजर की तैनाती की लागत, ऐसे कार्गों प्रहस्तन एजेंटों पर लगाई जा रही है जो समुद्रजल में कार्गों के बिखराव के लिये जिम्मेदार हैं। ये प्रभार उन का.प्र.ए. के विरुद्ध प्रतिरोधक के रूप में काम करते हैं जो समुद्रजल में कार्गों के बिखराव को रोकने हेतु पर्याप्त उपाय नहीं करते। अनौपचारिकरूप से इस मुद्दे पर व्यापारिक उपयोगकर्ताओं से चर्चा हो चुकी है और उनके कहने पर ही बिखराव की सफाई की लागत की वसूली की प्रक्रिया को व्यापार-जगत को परिपत्र किया गया था।
(iii)	स्पष्ट कीजिये कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय निकर्षण लागत की वसूली को आय-अनुमानों में फैक्टर किया गया था या नहीं?	बिखराव की सफाई की मद में निकर्षण लागत की वसूली को वित्त एवं विविध आय के तहत आय अनुमान में फैक्टर किया गया था। ऐसी अनुमानित वसूली की मात्रा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिये ₹ 1.90 करोड़ अनुमानित की गई थी और यह, संशोधित दरमान के लिये प्रस्ताव दाखिल करते समय प्राधिकरण को प्रस्तुत लागत-पत्रों में कुल वित्त एवं विविध आय में विचार की गई थी।

7. तदनन्तर, दिनांक 29 सितंबर 2011 के अपने पत्र के माध्यम से वीएसए ने, फरवरी 2011 के आदेश के पैरा 20 (xxxvi) का संदर्भ देते हुए कहा है कि वीपीटी ने प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार धन वापसी के इसके दावें पर विचार नहीं किया है बल्कि यह आज भी इन मदों पर नए-नए बिल प्रस्तुत करता आ रहा है। वीएसए ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह प्राधिकरण के आदेश के अनुपालन के विषय में पत्तन को निदेश देकर इस मामले में दखल दे।

8. इस पृष्ठभूमि में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए निकर्षण एवं बिखराव प्रभार वसूलने से पत्तन को रोकने के विषय में आदेश सं. टीएएमपी/13/2009-वीपीटी दिनांक 18 फरवरी 2011 के पैरा 20 (xxxvi) पर दर्ज निर्णयों पर पुनर्विचार करने हेतु वीपीटी के अनुरोध पर कार्रवाई करने का निर्णय लिया गया था।

9. प्रदत्त परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 25 अप्रैल 2011, 21 जून 2011, और 26 जुलाई 2011 के वीपीटी के पत्रों की एक-एक प्रति के साथ दिनांक 22 दिसंबर 2010 के वीएसए के पत्र की एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को, उनकी राय/ टिप्पणी मांगते हुए परिपत्रित की गई थी। उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता एसोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां जवाबी सूचना के रूप में वीपीटी को भेजी गई थीं। दिनांक 3 फरवरी 2012 के अपने पत्र के माध्यम से वीपीटी ने, विशाखापत्तनम् स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (वीएसए) की टिप्पणियों पर अपना जवाब दाखिल किया है। वीपीटी ने वैज्ञाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) की टिप्पणियों का उत्तर नहीं दिया है।

10.1. इस प्रकरण में, वीपीटी के परिसर में एक संयुक्त सुनवाई 17 अप्रैल 2012 को आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपना संदर्भ पावर प्वाइंट प्रस्तुति के माध्यम से रखा। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/संगठन निकायों ने निकर्षण एवं बिखराव प्रभार के संबंध में अपने-अपने पक्ष रखे।

- 10.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सलाह दी गई थी, वीपीटी को दिनांक 20 अप्रैल 2012 के हमारे पत्र द्वारा, विशाखापत्तनम् स्टीवेडोर्स एसोसिएशन से सलाह करके कार्गो बिखराव पर निकर्षण प्रभारों की वसूली के लिये (वर्तमान) प्रक्रिया को परिष्कृत करने का अनुरोध किया गया था और उसकी रिपोर्ट 1 मई 2012 तक भेजने का अनुरोध किया गया था ताकि वीपीटी के दरमान में औपचारिक रूप से शामिल किये जाने के लिये उसपर विचार किया जा सके।
- 10.3. व्यापार जगत के साथ वीपीटी द्वारा ली गई दो बैठकों के संदर्भ में, दिनांक 29 मई 2012 के अपने पत्र के जरिये वीएसए ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की हैं:-
- (i) प्राधिकरण की सलाह पर, दोनों पक्षों को स्वीकार्य पारदर्शी नीति पर विचार विमर्श करने और उसका निर्माण करने हेतु वीपीटी ने दिनांक 27 अप्रैल 2012 और 7 मई 2012 को व्यापार-जगत के सदस्यों के साथ दो बैठकें आयोजित की हैं। बैठक के दौरान वीएसए ने स्पष्ट किया कि सभी संबंधितों के हित में वर्तमान प्रक्रिया का परिष्कार किया जाना है और भावी लेन-देन के लिये अनुपालनार्थ एक पारदर्शी प्रक्रिया विकसित की जानी हैं।
 - (ii) वीएसए ने वीपीटी से अनुरोध किया है कि वह व्यापार-जगत के सदस्यों से अनविकृत रूप से वसूले गए प्रभार वापिस करने की व्यवस्था करे क्योंकि वे प्रभार प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं थे और मनमाने थे। व्यापार-जगत ने वीपीटी से अनुरोध किया है कि वह, प्रति घन मीटर / प्रति पाली आधार पर निकर्षण की वास्तविक लागत की पुष्टि करे और (इसकी भी पुष्टि करें कि) यह लागत पोतघाट शुल्क, पाइलाटेज इत्यादि और पत्तन देताओं के रूप में अन्यत्र भी वसूली गई है (अथवा नहीं)
 - (iii) इसके अलावा, व्यापार जगत ने इस विषय में चर्चा करने की स्वेच्छा व्यक्त की (बशर्ते) वीपीटी एक बार यह पक्का कर दे और सिद्ध कर दे कि वह यह लागत व्यापार-जगत से दो बार नहीं वसूल कर रही है। वीपीटी ने यह भी सूचित किया है कि एक बार चर्चा के लिये आवश्यक / अपेक्षित राय तैयार हो जाए तो एक और बैठक आयोजित की जाएगी और सभी संबंधितों के हित में मामले को हमेशा के लिये सुलझा लिया जाएगा।
 - (iv) वीएसए ने 27 अप्रैल 2012 और 27 मई 2012 को आयोजित बैठकों के कार्यवृत्त सूचित करते हुए वीपीटी को संबोधित 9 मई 2012 के पत्र की एक प्रति अग्रेषित की है। वीएसए द्वारा दिनांक 9 मई 2012 के अपने पत्र में उठाए गए बिंदु निम्नानुसार हैं:
- (क) दिनांक 27 अप्रैल 2012 की बैठक
- व्यापार-जगत ने वीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया कि आज दिन तक प्रस्तुत किए गए बिल “दण्ड” की प्रकृति के थे अथवा “लागत की भरपाई” के प्रयोजन से थे। वीपीटी ने पुष्टि की कि बिल “लागत की भरपाई” के लिए थे। वीपीटी ने यह भी उल्लेख किया कि केवल वीपीटी ड्रैजर ही बर्थों के साथ-साथ निकर्षण के प्रयोजन से इस्तेमाल किये गए थे। व्यापार-जगत वीपीटी से (इस बात के लिये आश्वस्त होने के लिये) डाटा चाहता था कि वीपीटी ड्रैजरों के लिये प्रभार कहीं और वसूल नहीं किये गए थे और वह व्यापार-जगत को भरोसा दिलाए कि ये प्रभार दो बार वसूल नहीं किये जा रहे थे। व्यापार-जगत ने, वीपीटी द्वारा यह पुष्टि कर देने और साबित कर देने पर कि वीपीटी ये लागतें व्यापार-जगत से दो बार नहीं वसूल रहा है, इस विषय पर आगे विचार विमर्श करने की स्वेच्छा व्यक्त की।
- (ख) दिनांक 7 मई 2012 की बैठक
- वीपीटी ने वर्ष 2001 से 2012 तक निकर्षित मात्रा का डाटा घन मीटरों में प्रदान किया है और वर्ष 2003 से 2012 तक उपयोगकर्ताओं से वीपीटी द्वारा की गई वसूलियां भी प्रदर्शित की हैं। डाटा प्राप्त करने पर, व्यापार-जगत ने वीपीटी से अनुरोध किया कि वह उपयोगकर्ताओं से निकर्षण प्रभार वसूल न करे क्योंकि निकर्षण का तरीका और उस पर लिया जा रहा प्रभार पूरी तरह गलत हैं, व्यापार-जगत के हितों के विरुद्ध हैं और प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार भी नहीं हैं। व्यापार-जगत ने, उससे अब तक एकत्रित किये गए बिखराव प्रभार की राशि वापिस करने का भी अनुरोध किया और भविष्य की आवश्यकताओं के लिये निर्माण की जाने वाली नीति के उल्लंघन के किसी भी मामले में न्यायसंगत प्रभार निर्धारित करने के लिये विधि तैयार करने हेतु अपनी स्वयं-इच्छा भी व्यक्त की। व्यापार-जगत ने निकर्षण की वास्तविक लागत की पुष्टि करने और यह भी पुष्टि करने का कि यह लागत पोतघाट शुल्क, पाइलाटेज, आदि अन्य शीर्षकों के जरिये अन्यत्र वसूल (नहीं) की गई हैं अनुरोध किया था। इसके अलावा व्यापार-जगत ने इस विषय में चर्चा करने की इच्छा व्यक्त की थी (बशर्ते) एक बार वीपीटी यह पुष्टि कर दे और सिद्ध कर दे कि वे इस लागतों को व्यापार-जगत से दो बार नहीं उगाह रहा हैं।
- (ग) व्यापार-जगत ने वीपीटी से, इस विषय पर एक बार पुनः चर्चा करने और सभी संबंधिताओं के हितों की रक्षा हेतु एक और बैठक 9 मई 2012 को बुलाने का आग्रह किया।
11. एक अनुस्मारक के बाद, वीपीटी ने दिनांक 19 मई 2012 के अपने पत्र के जरिये निम्नलिखित प्रस्तुत किया है:- \
- (i) वीपीटी ने दिनांक 27 अप्रैल 2012 और 7 मई 2012 को व्यापार-जगत के साथ दो बैठकें आयोजित की थीं और इस मुद्रे पर विस्तार से चर्चा की गई थी। कार्गो के बिखराव पर निकर्षण प्रभारों की वसूली के संबंध में, व्यापार-जगत ने पिछले 10 वर्षों के लिये (2001-2012) का डाटा उपलब्ध करवाने के अर्थात् निकर्षित सामाग्री की कितनी मात्रा हटाई गई थी और यह भी (पुष्टि करने का) अनुरोध किया कि वीपीटी ड्रैजरों के प्रभार अन्यत्र वसूल नहीं किये गए थे और कि प्रभार दो बार वसूल नहीं किये गए थे।
 - (ii) व्यापार-जगत के अनुरोध के अनुसार, वीपीटी ने पिछले 10 वर्षों का डाटा प्रदान किया है। डाटा प्राप्त करने पर व्यापार-जगत ने वीपीटी को सूचित किया कि वे डाटा का विश्लेषण करेगा और भविष्य में प्रभारित करने वाली दर के संबंध में एक उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आएगा। यह दर पत्तन देयताओं, बर्थ किराया प्रभार आदि के अवयवों में से किसी एक पर लादी जानी है।
 - (iii) वीपीटी ने व्यापार-जगत को सूचित किया कि निकर्षण प्रभारों की उगाही, बर्थों पर डिज़ाइन की गई गहराई को बरकरार रखने में वीपीटी द्वारा वास्तव में वहाँ की गई लागत के रूप में की जा रही है और उसकी धनवापसी का तो प्रश्न ही पैदा नहीं होता है। व्यापार-जगत ने बिखराव की लागत की वसूली को स्वीकार नहीं किया।
 - (iv) इस प्रसंग में, इस बात पर एक बार फिर जोर दिया जाता है कि वीपीटी द्वारा अपनाया गया रुख, निम्नलिखित के विचार से न्यायोचित हैं:
- (क) विशाखापत्तनम् पत्तन गोदी विनियम 1967 की धारा 29 के अनुसार किसी पोत, क्वे अथवा पीयर से पत्तन के जल-मार्ग (चैनल) अथवा प्रवेश स्थानों या पत्तन में कोई कार्गो, सामान या पदार्थ, जो कुछ भी हो जमा नहीं किया जाएगा, फेंका नहीं जाएगा गिरने नहीं दिया

- जाएगा। ऐसा कोई कार्गो, समान या पदार्थ को यदि उपरोक्तानुसार जमा होने दिया जाता है, फेंका जाता है या गिरने दिया जाता है तो उसके लिए वह व्यक्ति, पालक स्वामी या स्टीवेडर, जिसके प्रभार में उस समय कार्गो, समान या पदार्थ रहा होगा, उत्तरदायी होगा और यदि इसके परिणामस्वरूप कोई हानि या क्षति पहुंचती है तो उसके लिए देनदार / देयक होगा।
- (ख) जैसाकि गोदी विनियमों में प्रदत्त है, जब कभी कोई कार्गो (समुद्र-जल में) बिखरता है तो वीपीटी ऐसे कार्गों को पत्तन की जल राशि में से साफ करती है और उसकी लागत उपयोगकर्ताओं से वसूल करती है। ये प्रभार केवल उसी पोत से वसूल किए जाते हैं जो बिखराव करता है और यह सभी पोतों के लिए एक समान प्रभार नहीं है और यह प्रभार, कार्गो की सफाई के लिए ड्रैजर के काम के समय (अवधि) के अनुपात में प्रभारित किया जाता है।
- (ग) बिखराव एक आम घटना नहीं है और यह भिन्न-भिन्न कार्गों के मामले में भिन्न-भिन्न होता है। इसीलिए, बिखराव के लिए कोई अलग दर निर्धारित नहीं है और बिखराव को समेटने / साफ करने के लिए वीपीटी द्वारा वहाँ की गई वास्तविक लागत ही, ड्रैजरों के काम के घंटों की संख्या के आधार पर, एजेंटों से वसूल किए जाने हेतु प्रस्तावित है।

12. उसके बाद, वीएसए ने दिनांक 20 जुलाई 2012 के अपने पत्र द्वारा अपनी अतिरिक्त राय/टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। वीएसए से प्राप्त टिप्पणियां, उत्तर के लिये वीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। अनुस्मारक के बाद, दिनांक 12 सितंबर 2012 के अपने पत्र के जरिये वीपीटी ने अपना जवाब दाखिल किया। वीएसए से प्राप्त अतिरिक्त टिप्पणियां और उन पर वीपीटी का उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिये गए हैं:—

क्र. सं.	वीएसए से प्राप्त अतिरिक्त टिप्पणियां	वीपीटी के जवाब
(i)	बैठक के दौरान यातायात प्रबंधन ने हमें आश्वस्त किया था कि सभी संबंधितों के हितों को ध्यान में रखते हुए, भावी लेन-देन के लिए वर्तमान प्रक्रियाओं का परिष्कार करने के बाद, दोनों पक्षों को स्वीकार्य पारदर्शी नीति तैयार की जाएगी। वीपीटी को, व्यापार-जगत से अधिकृत रूप से उगाहे गए प्रभारों की वापसी की व्यवस्था करने का भी अनुरोध किया गया था क्योंकि वह उगाही प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं थी और मनमानी थी। व्यापार-जगत ने वीपीटी से निकर्षण की वास्तविक लागत को प्रति घन मीटर / प्रति पाली आधार पर पुष्टि करने का और यह भी पुष्टि करने का अनुरोध किया है कि लागत की वसूली पोर्टघाट शुल्क, पाइलाटेज और पत्तन देयताओं आदि के द्वारा अन्यत्र अन्य शीर्षों के जरिये (नहीं) की गई है। वीपीटी ने सूचित किया था कि एक बार डाटा विचार विमर्श के लिए तैयार हो जाए तो सभी संबंधितों के हितों को ध्यान में रखते हुए मामले को हमेशा के लिए सुलझाने के लिए एक और बैठक निर्धारित की जाएगी। किंतु विचाराधीन मसले पर विचार विमर्श हेतु वीपीटी ने अभी तक बैठक नहीं बुलाई है।	
(ii)	बैठक के दौरान वीपीटी ने यह भी पुष्टि की थी कि वसूलियाँ वास्तविक लागत के आधार पर ही की गई थीं और वीपीटी ने हमारे अनुरोध पर निम्नलिखित डाटा प्रदान किया है:— निकर्षण मात्राओं का वर्षवार व्यौरा:	बिखराव प्रभारों के बारें में:— बिखराव प्रभार वीपीटी द्वारा पत्तन ड्रैजर सागर दुर्ग की अनुमोदित दैनिक निकर्षण दरों पर आधारित करते हुए वर्ष 2007-08 और 2010-11 के लिये वसूले गए थे, न कि वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण की मात्रा के आधार पर। वर्ष 2007-08 और 2010-11 में क्रमशः 01 पोत और 48 पोतों को कार्गो के बिखराव के लिये बिल पेश किए गए थे। तदनुसार वर्ष 2007-08 और 2010-11 में क्रमशः आरएस 3,16,231/- और आरएस 2,36,70,365/- की राशियां वसूल की गई थीं। इसके साथ-साथ, घुलनशील उर्वरक कार्गो के बिखराव के लिये बिल नहीं पेश किए जा रहे हैं और धनवापसी पर विचार किया जा रहा है। ये निकर्षण प्रभार केवल उन विशेष पोतों से ही वसूल किए गए थे जिनसे बिखराव हुआ था और यह सभी पोतों के लिये एक समान प्रभार नहीं है और बिखरे हुए कार्गो की सफाई के लिये ड्रैजर को वास्तव में जितने समय काम करना पड़ा, ये प्रभार उसके अनुपात में हैं। इसलिए, बिखरे हुए कार्गो की सफाई के लिये कोई एक समान दर संभव नहीं थी और इस लिये उसे दरमान में अधिसूचित

कार्गो के बिखराव के लिए बिलिंग:

वर्ष	राशि (रु. में)
2003-2004	20,97,783.00

	2004-2005	7,24,076.00	नहीं किया गया। अधिसूचित ड्राफ्टों में गहराई को बने रखने के लिये, पत्तन हमेशा पत्तन के ड्रैजर तैनात करता है और प्रभार निकर्षण गतिविधि के लिये तैनाती की पालियों की संख्या के आधार पर प्रस्तावित किया गया था। यहाँ एक बार फिर दोहराया / ज़ोर दिया जाता है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 21 के तहत शक्तियों के प्रत्यायोजन (2.46) के अनुसार वीपीटी के किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये अध्यक्ष सक्षम प्राधिकारी हैं। उपरोक्त को देखते हुए, यह स्पष्ट किया जाता है कि संबंधित पोतों द्वारा पत्तन की जलराशि में कार्गो बिखराव और उसके निकर्षण से संबंधित प्रभार की वसूली/उगाही केवल व्यापार-जगत से ही की जानी है क्योंकि वीपीटी ड्रैजर्स को काम पर लगाया गया है और आवश्यक बिखराव प्रभार वसूल किए गए हैं, जो न्यायोचित है।
(iii).	उपरोक्त डाटा दिखाता है कि वीपीटी द्वारा की गई वसूलियां निराधार थीं और ऐसे निकर्षण के लिए खर्च की गई वास्तविक लागत के अनुपात में नहीं थीं। वर्ष 2007-08 में वीपीटी ने 16,899 घन मी. मात्रा के निकर्षण के लिए ₹ 3,16,231/- की राशि खर्च की / वसूल की और वर्ष 2010-11 में 19,465 घन मीटर मात्रा के निकर्षण के लिए ₹ 2,36,70,365/- खर्च किए / वसूल किए जो वसूलियों की मनमानी प्रकृति दर्शाता है। इसके अलावा, वीपीटी ने यूरिया लौह अयस्क के लिए भी बिखराव प्रभार वसूल किए हैं जो वीपीटी द्वारा की गई दोषपूर्व बिलिंग और मनमानी वसूली दर्शाता है जो बिलकुल भी न्यायोचित नहीं है। यूरिया पानी में घुल जाएगा और इस मद में निकर्षण व्यय की कोई संभावना नहीं है। इसके अलावा लौह अयस्क एक नियांता कार्गो है जिसे पोत घाट से ग्रेब्स द्वारा लादा जाना है और उसके बिखराव की भी कोई संभावना नहीं है।		
(iv).	उपरोक्त प्रस्तुतियों को ध्यान में रखते हुए यह महसूस किया गया है कि बिखराव प्रभार की मद में उपरोक्त वसूलियों के लिए कोई औचित्य नहीं है और वीपीटी को निदेश दिया जाए कि वह, व्यापार-जात के सदस्यों से अभी तक अनधिकृत रूप से वसूली गई राशियां वापिस करने की व्यवस्था करे और वीपीटी को यह भी निदेश दे कि वीपीटी, व्यापार-जगत के सदस्यों के साथ परामर्श करके समस्त निष्पक्षता और पारदर्शिता के साथ नीति / कार्यविधि तैयार करे। वीपीटी, व्यापार-जगत के सदस्यों के परामर्श से और प्राधिकरण / न्यासी मंडल के अनुरोध पर, सभी भावी लेन-देनों के लिए तैयार की गई नीति के क्रियान्वयन पर उपयुक्त दंड लगा सकता है।		
13.	इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिये गए तर्कों के सार-सक्षेप संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भार्ड उपलब्ध करवाए जाएंगे।		
14.	प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:		
(i).	वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित प्रक्रिया के दौरान, जो फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश रूप में परिणत हो गया था, उपयोक्ता संगठनों में से एक विशाखापत्तनम् स्टीवेडोस एसोसिएशन (वीएसए) ने, वीपीटी द्वारा निम्नलिखित तीन मुद्दों पर कथित, अनधिकृत बिलिंग के संबंध में इस प्राधिकरण में अभ्यावेदन दिया था:-		
	(क) कार्गो के बिखराव और निकर्षण संबंधी प्रभार,		
	(ख) वैगनों को क्षति पहुंचने संबंधी प्रभार,		
	(ग) भीतरी बंदरगाह बर्थों पर कार्गो की गैर-निकासी के लिये प्रभार		
	वीएसए के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिये वीपीटी को एक अवसर प्रदान किया गया था। किंतु, प्रासंगिक समय बिंदु पर प्रकरण को अंतिम रूप दिये जाने तक वीपीटी का उत्तर प्राप्त नहीं हो पाया था।		
(ii).	वीपीटी ने बताया है कि जब तक वह, वीएसए द्वारा प्रस्तुत अभावेदन पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करता प्राधिकरण ने पहले ही मामले को फाइनल कर दिया था और अन्य बातों के साथ वीपीटी को ऐसे प्रभार वसूलने से रोकने वाला, जिनपर इस प्राधिकरण की मंजूरी न हो, आदेश पारित कर दिया था। इस विषय में यहाँ यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि वीपीटी द्वारा कथित अनधिकृत बिलिंग के संबंध में वीएसए द्वारा इस प्राधिकरण को किया गया संदर्भ दिनांक 22 दिसंबर 2010 वीपीटी को दिनांक 10 जनवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा, उसकी प्रतिक्रिया के लिये अग्रेषित किया गया था। वीपीटी ने, वीएसए द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया, वीपीटी को दिनांक 6 अप्रैल 2011 के हमारे पत्र के माध्यम से फरवरी 2011 का आदेश पहुंचाने के बहुत बाद, दिनांक 25 अप्रैल 2011 के अपने पत्र के जरिये दी। वीपीटी, ने अपनी प्रतिक्रिया देने में एक माह से भी अधिक का समय लगा दिया, जबकि इससे पहले फरवरी 2011 में इस प्राधिकरण ने अंतिम रूप से विचार विमर्श (कार्रवाई) के लिये इस मामले को उठा लिया।		
(iii)	वीपीटी द्वारा संदर्भित तीन मुद्दों में से इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/59/2011-वीपीटी दिनांक 28 सितंबर 2012 के माध्यम से, वैगनों को पहुंची क्षति के लिये प्रभार, और भीतरी बंदरगाह बर्थों पर कार्गो की गई-निकासी के लिये दंड-प्रभार, से संबंधित दो मुद्दों को निपटा दिया था। निकर्षण		

14. प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i). वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित प्रक्रिया के दौरान, जो फरवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश रूप में परिणत हो गया था, उपयोक्ता संगठनों में से एक विशाखापत्तनम् स्टीवेडोस एसोसिएशन (वीएसए) ने, वीपीटी द्वारा निम्नलिखित तीन मुद्दों पर कथित, अनधिकृत बिलिंग के संबंध में इस प्राधिकरण में अभ्यावेदन दिया था:-

- (क) कार्गो के बिखराव और निकर्षण संबंधी प्रभार,
- (ख) वैगनों को क्षति पहुंचने संबंधी प्रभार,
- (ग) भीतरी बंदरगाह बर्थों पर कार्गो की गैर-निकासी के लिये प्रभार

वीएसए के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिये वीपीटी को एक अवसर प्रदान किया गया था। किंतु, प्रासंगिक समय बिंदु पर प्रकरण को अंतिम रूप दिये जाने तक वीपीटी का उत्तर प्राप्त नहीं हो पाया था।

(ii). वीपीटी ने बताया है कि जब तक वह, वीएसए द्वारा प्रस्तुत अभावेदन पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करता प्राधिकरण ने पहले ही मामले को फाइनल कर दिया था और अन्य बातों के साथ वीपीटी को ऐसे प्रभार वसूलने से रोकने वाला, जिनपर इस प्राधिकरण की मंजूरी न हो, आदेश पारित कर दिया था। इस विषय में यहाँ यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि वीपीटी द्वारा कथित अनधिकृत बिलिंग के संबंध में वीएसए द्वारा इस प्राधिकरण को किया गया संदर्भ दिनांक 22 दिसंबर 2010 वीपीटी को दिनांक 10 जनवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा, उसकी प्रतिक्रिया के लिये अग्रेषित किया गया था। वीपीटी ने, वीएसए द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया, वीपीटी को दिनांक 6 अप्रैल 2011 के हमारे पत्र के माध्यम से फरवरी 2011 का आदेश पहुंचाने के बहुत बाद, दिनांक 25 अप्रैल 2011 के अपने पत्र के जरिये दी। वीपीटी, ने अपनी प्रतिक्रिया देने में एक माह से भी अधिक का समय लगा दिया, जबकि इससे पहले फरवरी 2011 में इस प्राधिकरण ने अंतिम रूप से विचार विमर्श (कार्रवाई) के लिये इस मामले को उठा लिया।

(iii) वीपीटी द्वारा संदर्भित तीन मुद्दों में से इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/59/2011-वीपीटी दिनांक 28 सितंबर 2012 के माध्यम से, वैगनों को पहुंची क्षति के लिये प्रभार, और भीतरी बंदरगाह बर्थों पर कार्गो की गई-निकासी के लिये दंड-प्रभार, से संबंधित दो मुद्दों को निपटा दिया था। निकर्षण

- और कार्गों पर बिखराव प्रभार से संबंधित मुद्रे के संबंध में, इस प्राधिकरण ने तब मामले को आस्थगित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, निकर्षण एवं कार्गों के बिखराव प्रभारों से समावित मुद्रे को उचित कार्फाई के लिये अब उठाया गया है।
- (iv) पत्तन न्यास, ऐसे अधिसूचित ड्राफ्टों वाले पत्तन पर दस्तक देने वाले पोतों को स्थान देने के लिये अधिसूचित ड्राफ्टों पर अपने बर्थों का अनुरक्षण करता है। चूंकि कार्गों प्रचालन के दौरान कार्गों के बिखराव की संभावना रहती है जिससे ड्राफ्ट के स्तर पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, इसलिए, वीपीटी ऐसे बिखरे हुए कार्गों को पत्तन के ड्रेजरों का उपयोग करते हुए पत्तन के समुद्र-जल में से साफ करता / हटाता है।
- (v) वीएसए के अनुसार, बिखरे हुए कार्गों को साफ करने के लिये निकर्षण की लागत, अनुरक्षण निकर्षण का भाग बनती है और कि अनुरक्षण निकर्षण की लागत वीपीटी के वर्तमान दरमान के निर्धारण में समाहित करली गई है। इस लिये वीएसए का दावा है कि बिखराव की सफाई के लिये वीपीटी द्वारा प्रभार लगाना दोहरी वसूली है। इस विषय में वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वीपीटी द्वारा बिखरे हुए कार्गों की सफाई पत्तन के ब्रैब ड्रेजरों के उपयोग से की जाती है जबकि मेसर्स डॉसीआई लिमिटेड को सौंपा गया अनुरक्षण-निकर्षण चूषण ड्रैजर (सक्षम ड्रैजर) द्वारा किया जाता है। चूंकि, बिखरे हुए कार्गों को सफाई करने के लिये पत्तन द्वारा ड्रैजर लगाया जाता है, पत्तन ड्रैजर के प्रचालन के लिये खर्च वहन करता है और इसीलिए, पत्तन बिखराव के लिये जिमेदार संबंधित पक्षों से खर्चों की भरपाई करता है। इसलिये, वीपीटी का दावा मानना है कि बिखरे कार्गों की सफाई के लिये प्रभार लगाया जाना दोहरी वसूली नहीं है। इस विषय में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन न्यास से मुफ्त में सेवा प्रदान करने की उम्मीद नहीं की जा सकती। किंतु, उसी समय यह भी स्वीकार करना होगा कि लागत की वसूली संबंध में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार होनी चाहिए।
- (vi) (क) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 और 49 इस प्राधिकरण से बोर्ड द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिये और एक बोर्ड के स्वामित्वाली संपत्ति के उपयोग के लिये दरमान निर्माण करने का आद्वान करती हैं। इसलिये किसी बोर्ड द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिये दरें अथवा किसी बोर्ड की संपत्ति के उपयोग के लिये दरें इस प्राधिकरण द्वारा तय किया जाना अपेक्षित है।
- (ख). अधिनियम का अन्य धाराओं में से धारा 48 और 49 के तहत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए फरवरी 2011 के आदेश के जरिये इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी का वर्तमान दरमान पत्तन के ड्रेजरों को किराए पर लेने के लिये कोई प्रभार प्रदान नहीं करता। इस विषय में एक प्रश्न के उत्तर में, वीपीटी की स्थिति यह है कि वीपीटी के अध्यक्ष ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 21 के तहत उन्हें कथित रूप से प्रत्यायोजित शक्तियों का उपयोग करते हुए पत्तन के ड्रेजरों के उपयोग के लिये प्रभार अनुमोदित किए हैं। कथित अधिनियम की धारा 21, अन्य बातों के साथ प्रदान करता है कि पत्तन न्यास का बोर्ड अपने अध्यक्ष को, उनको प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करने के लिये प्राधिकृत कर सकता है अथवा उस पर लदे गए कर्तव्यों के निष्पादन के लिये अपने अध्यक्ष को प्राधिकृत कर सकता है। धारा 21, एक पत्तन न्यास के बोर्ड द्वारा अपने अध्यक्ष को शक्तियों के प्रत्यायोजन के लिये योग्यता प्रदान करने वाला प्रावधान है। यदि कोई सेवा प्रदान करने अथवा पत्तन की संपत्ति का उपयोग करने के लिये दरें स्वयं बोर्ड द्वारा सुनिश्चित की जाती हैं उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता है जैसा संविधि में अनुबंधित है, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है। ऐसी स्थिति में, बोर्ड द्वारा अध्यक्ष को प्रत्यायोजित शक्तियों के तहत कथित रूप से बोर्ड के अध्यक्ष द्वारा निर्धारित दर को तब तक सांविधिक प्रभाव से युक्त नहीं माना जा सकता जब तक कि वह दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न हो जाए, पत्तन के ड्रेजरों के किराए की कोई भी दर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में प्रदान नहीं की गई है क्योंकि वीपीटी की ओर से इस समावंध में कोई प्रस्ताव ही नहीं था। उपयोगकर्ता विधि समात प्रभारों के भुगतान के विरुद्ध नहीं हैं। उनका मानना (दावा) है कि पत्तन द्वारा लगाए गए प्रभारों को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान का समर्थन नहीं है।
- (vii) वीपीटी ने सूचित किया है कि बिखराव की सफाई के लिये पत्तन-निकर्षण के इस्तेमाल की उपयोक्ता से वसूली जाने वाली लागत उन घन्टों की सख्ता के आधार पर परिणित की गई है जिनमें घंटे पत्तन-निकर्षण (ड्रैजर) ने काम किया है। यह लागत वीपीटी ने अध्यक्ष द्वारा अनुमोदित दरों पर भी आधारित है। ऐसी स्थिति में बिखराव को हटाने के लिये उगाहे एक प्रभार, पत्तन के जल में बिखरे कार्गों की प्रकृति पर निर्भर नहीं करते बल्कि बिखरे हुए कार्गों को हटाने के लिये पत्तन-ड्रैजर के उपयोग की समयावधि पर निर्भर करता है और वीपीटी के अध्यक्ष द्वारा निर्धारित और अनुमोदित दरों पर निर्भर करता है। इसलिए, कोई कारण नहीं है कि कार्गों की प्रकृति का विचार किए बिना बिखरे हुए कार्गों को हटाने के लिये पत्तन के निकर्षक के उपयोग के लिये, वीपीटी के दरमान में एक साझा / समान दर प्रदान क्यों नहीं की जा सकती।
- (viii). वीएसए ने वीपीटी के दरमान में कार्गों के बिखराव पर निकर्षण प्रभार की वसूली के लिये एक प्रक्रिया शामिल करने का अनुरोध किया है। इस मामले पर प्रक्रिया के दौरान वीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह वीएसए से परामर्श करके कार्गों बिखराव पर निकर्षण प्रभारों की वसूली के लिये प्रक्रिया को सुधारे। किन्तु ऐसा लगता है कि उनकी ओर से मामले को अभी तक निपटा नहीं गया है। वीपीटी इस मुद्रे पर मौन है। इस प्राधिकरण के लिये इस मामले में अनिश्चित रूप से प्रतीक्षा करना संभव नहीं है।
- (ix). वीपीटी ने उल्लेख किया है कि फरवरी 2011 के आदेश द्वारा निपटा ए गए अपने दरमान के पिछले सामान्य संशोधन में वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये आय के अनुमान में अनुमान-आधार पर रु. 1.09 करोड़ की राशि पर बिखराव की सफाई के लिये निकर्षण लागत की वसूली की मद में विचार किया गया है। वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में कथित आय अनुमान को समेटते हुए और इस संबंध में वीपीटी से प्रस्ताव के अभाव में बिखराव को हटाने के लिये पत्तन निकर्षक द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिये कोई दर प्रदान न करके, वीपीटी को किसी घाटे की / नुकसान की स्थिति में नहीं डाले/ रखा गया है क्योंकि वीपीटी का वर्तमान दरमान वीपीटी की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति के विश्लेषण के बाद तैयार किया गया है।
- (x). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के प्रावधानों के अनुसार जब कभी किसी सेवा के लिये कोई विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध न हो तो पत्तन न्यास एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। उसके साथ-साथ, प्रस्ताव दाखिल करने के साथ, जब तक दर अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं हो जाती है प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है। अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर,

समतुल्य सेवाओं के लिये प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर परिकल्पित होनी चाहिए, और इस पर पत्तन न्यास और व्यापार जगत की परस्पर सहमति होनी चाहिए समुद्र जल में बिखरे कारों के लिये निकषण प्रभारों की लेवी के बारे में व्यापार-जगत को वीपीटी द्वारा जारी किया गया परिपत्र यह नहीं बताता कि उगाही गई लेवी उपयोगकर्ताओं की सहमति से थी। जब पत्तन से यह दर्शने वाला दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिये कहा गया कि कथित उगाही के लिये उपयोक्ता की सहमति ली गई थी, और यह दिखाने के लिये कि ऐसे प्रभारों की वसूली हेतु वीपीटी की कार्रवाई मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3. का अनुपालन करती है, वीपीटी ने यह बताते हुए उत्तर दिया कि उसने इस मुद्दे पर अनौपचारिक रूप से व्यापार-जगत से विचार विमर्श किया था और उसने उनके कहने पर, बिखराव की सफाई के लिये लागत की वसूली हेतु प्रक्रिया तैयार की। किंतु, तथ्य यही है कि वीपीटी द्वारा जारी किया गया परिपत्र यह स्पष्ट नहीं करता कि उगाही गई लेवी उपयोक्ताओं की सहमति से है।

(xi). वीपीटी ने इस बात से इंकार नहीं किया है कि इसने बिखराव को हटाने की सफाई के लिये प्रभार नहीं लगाए है। ऐसे प्रभार लगाने को इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं होता है, जैसाकि संविधि में अपेक्षित हैं। इसके अलावा, वीपीटी द्वारा जारी परिपत्र भी यह नहीं दर्शाता कि प्रभार लगाए जाने को उपयोक्ताओं की सम्मति प्राप्त है और इसलिए, ऐसे प्रभारों की उगाही के लिये पत्तन कि कार्रवाई मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. से 2.17.3. तक का अनुपालन नहीं करती है।

(xii). ऐसी हालत में, यह प्राधिकरण दिनांक 18 फरवरी 2011 के आदेश के पैराग्राफ सं. 20 (xxxvi) में कारों के लिये बिखराव एवं निकषण प्रभार हेतु वीपीटी द्वारा बिलिंग के संदर्भ में दर्ज अपने निर्णय को दोहने को विवश है। यदि वीपीटी इस संबंध में कोई लेवी प्रदान करना चाहता है तो पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह इस संबंध में एक भलीभांति विश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करे यदि वह ऐसा चाहता है।

15. अंत में और ऊपर प्रदत्त करणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर वीपीटी द्वारा उगाहे गए निकषण और बिखराव प्रभारों के संदर्भ में दिनांक 18 फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं. 20 (xxxvi) में दर्ज इस प्राधिकरण का निर्णय दोहराया जाता है।

टी.एस. बालासुब्रामणियन्, सदस्य
(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/1]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS **NOTIFICATION**

Mumbai, the 10th April, 2013

No. TAMP/59/2011-VPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) relating to the request of VPT to reconsider the decision taken in Order No.TAMP/13/2009-VPT dated 18 February 2011 in Para 20 (xxxvi) refraining the port from collecting Dredging and Spillage Charges, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Visakhapatnam Port Trust

— - -

Applicant

QUORUM:

- (i). Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 25th day of February 2013)

This Authority had passed an Order No.TAMP/13/2009-VPT, dated 18 February, 2011 revising the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust (VPT). The said Order was notified in the Gazette of India on 31 March 2011 vide Gazette No. 65.

2. In the proceedings relating to the general revision proposal of VPT, which culminated into tariff Order dated 18 February, 2011, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) vide its letter dated 22 December, 2010 had expressed grievance due to some unauthorized billing by VPT on three issues viz. (a). Dredging and spillage charge for cargoes (b). Charges for damages to wagons and (c). Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths.

3. This Authority vide its Order dated 28 September 2012 had disposed of the two issues relating to charges for damages to wagons and Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths and had deferred the matter relating to the Dredging and spillage charge on cargo. The matter relating to the Dredging and spillage charge on cargo raised by the VSA is now taken up for disposal.

4.1. During the processing of the general revision proposal of VPT, the VSA had made the following submissions with regard to the issue relating to Dredging and spillage charge:

- (i) When cargo is shifted from vessels, there are some spillages and these spillages are removed when the berths are dredged. The VPT is imposing cost of such dredging as spillage charges to the vessels. The Scale of Rates (SOR) of VPT does not specify rates for such items.
- (ii) Such billing has been protested by the VSA on the following two grounds:
 - (a). The dredging being undertaken by port is part of maintenance dredging which is already budgeted in the cost and is being recovered through vessel related charges like berth hire or pilotage. This amounts to double recovery.
 - (b). If it is a penalty, the rules for imposing such penalties and the methodology for calculation is not spelt out anywhere and most importantly is never notified in the gazette by TAMP.
- (iii) VSA furnished copies of bills in support of their representation and had requested the Authority to issue suitable instructions to VPT in this regard.

4.2. At that time, a copy of the said communication of VSA was forwarded to VPT with a request to VPT to examine and furnish its comments on the points made by VSA. Further, the VPT was also requested to clarify the tariff arrangement under which the charges, which do not have approval of TAMP, are being levied. The port had not responded.

4.3. In this backdrop, this Authority while disposing of the general revision proposal of VPT, restrained the port from collecting charges on ad hoc basis which do not have sanction of this Authority or are not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines. Further, it was held that if any charges beyond the provision of the Scale of Rates are collected by the port, then the port should arrange to refund the same vide para 20 (xxxvi) of the Order of February 2011.

5.1. With reference to the decision of this Authority in this regard, the VPT vide its letters dated 25 April 2011 and 21 June 2011 has stated that by the time the port could furnish clarification on the submission made by the VSA, this Authority had already finalized and passed its order refraining VPT from collecting charges which does not have the sanction of this Authority.

5.2. The VPT has furnished its comments on the points made by VSA and has requested this Authority in its letter dated 21 June 2011 to examine the same and reconsider the Order. It has stated that the proposed charges were duly discussed with the trade and is only meant for recovery of the expenses incurred by the VPT. The comments furnished by the VPT on the issue of Dredging and spillage charges raised by VSA are given below:

- (i) The opinion of the VSA that the dredging cost for clearance of spillage is accounted for while fixing the tariff is not correct. It is clarified that VPT had entrusted the work of Maintenance dredging to M/s.DCI Ltd., for dredging of soft soil and rock dredging by way of suction dredging.
- (ii) The suction dredgers are not suitable for dredging along side the berth structures. As such, the cargo spilled while loading/ unloading is to be cleared by grab dredging and for this purpose, port dredgers are used for clearing the spilled cargo along side the berth.
- (iii) The cost towards clearance of spillage in the seawaters is to be borne by the vessel owner/ stevedore agent. Keeping this in view, after discussion with Trade, a transparent procedure for recovery of dredging/ spillage charges was evolved and a circular was issued to the trade. The VPT has enclosed a copy of the Circular issued on 31 January 2011, communicating the Trade the procedure for recovery of dredging charges on cargoes fallen into the seawaters at the time of shipment/discharge.
- (iv) As spillage is not a regular phenomena and differs from cargo to cargo, no separate rate is fixed for spillage. Actual cost incurred by port for clearance of the same are collected from the agent based on the no. of hours the dredger worked. Hence, there is no double recovery of charges as opined by the VSA.

6. In this context, the port was requested to furnish additional information/clarifications on a few points on the Dredging and Spillage charges vide our letter dated 6 July 2011. The VPT has responded vide its letter dated 26 July 2011. The summary of the clarifications sought by us and reply furnished by the port on the issue relating to Dredging and Spillage charges is tabulated below :

Sl.	Clarifications sought by us	Reply furnished by the port
-----	-----------------------------	-----------------------------

No.		
(i).	Explain the basis how the dredging cost to be recovered from the trade is determined as the SOR approved by the Authority does not prescribe any charge for hire of the port dredger.	As per Delegation of Powers (2.46) U/S 21 of MPT Act 1963, Chairman is competent for “Fixation of hire charges to Visakhapatnam Port Trust equipment which does not include in the VPT Scale of Rates for occasional lending”. As such, cost to be recovered from the users for clearing spilled cargoes into sea waters, using port dredgers, is being worked out based on the charges fixed and approved by the Chairman under said delegation of powers.
(ii).	The document furnished by the port is the circular issued by the port to the trade about levy of dredging charges for cargo spilled in the sea. The document does not reveal that the levy collected is with the consent of the users. The port is requested to provide documentary evidence showing that the consent of users was obtained for the said recovery and to show that the action of the port of recovery of such charges complies with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines.	In respect of dredging and spillage charges, it is to state that it is the responsibility of the Port Trust to always maintain berths at their notified drafts for overall benefit of trade and to accommodate vessels arriving with such notified drafts. Any reduction in the depths of the berths will lead to detaining of vessels for want of suitable depths especially in respect of bulk cargo handling. There is every possibility of falling of cargoes into sea water which consequentially reduce the depths at the berths. As per the past experience, despite of several requests, the Cargo Handling Agents have failed to contain the spillage of cargoes into the sea water and it had been inevitable for the Port Trust to deploy its Dredger and to make up the reduced depths to that of the notified depths. Hence, the cost of deployment of dredger as per the actuals are being levied on the Cargo Handling Agents who are responsible for spilling cargoes into sea water. These charges act as a deterrent for those who handle the cargoes without taking reasonable measures to prevent such spillage. This issue is discussed informally with the Trade Users and at their instance only the procedure for recovery of cost for clearing spillage has been circulated to the Trade.
(iii).	Clarify whether the recovery of dredging cost was factored in the income estimates during the last tariff revision. The quantum of such recovery considered in the income estimates may be spelt out yearwise.	Recovery of dredging cost towards clearing of spillage was factored in the income estimates under Finance & Miscellaneous Income. The quantum of such recovery estimated was ₹1.90 crores for the years 2010-11 to 2012-13 and the same was considered in total Finance & Miscellaneous Income in the cost sheets submitted to TAMP while furnishing the proposal for revised SOR.

7. Subsequently, the VSA vide its letter dated 29 September 2011 by referring to the para 20 (xxxvi) of the Order of February 2011, has stated that the VPT has not entertained its refund claims as per the decision of the Authority but it is still continuing to raise fresh bill on these items and has requested to intervene in the matter by advising port to comply with the Order of the TAMP.

8. In this backdrop, it was decided to process the request of VPT to reconsider the decisions recorded in Order No.TAMP/13/2009-VPT dated 18 February 2011 at para 20 (xxxvi) refraining the port from collecting dredging and spillage charges not approved by TAMP.

9. In accordance with the consultation process prescribed, a copy each of the VPT letters dated 25 April 2011, 21 June 2011 and 26 July 2011 alongwith VSA letter dated 22 December 2010 was circulated to the concerned users / user associations for seeking their comments. The comments received from the users/ user associations were forwarded

to the VPT as feedback information. The VPT vide its letter dated 3 February 2012 has furnished its response on the comments of Visakhapatnam Stevedores Association (VSA). The VPT has not responded to the comments of Vizag Seaport Private Limited (VSPL).

10.1. A joint hearing in this case was held on 17 April 2012 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its reference. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions with regard to Dredging and Spillage.

10.2. As advised at the joint hearing, the VPT was requested vide our letter dated 20 April 2012 to fine tune the procedure for the recovery of the dredging charges on the cargo spillage in consultation with the Visakhapatnam Stevedores Association and forward its report by 1 May 2012 so that the procedure can be considered for formal inclusion in the Scale of Rates of VPT.

10.3. With reference to the two meetings conducted by VPT with the Trade, the VSA vide its letter dated 29 May 2012 has furnished its submissions which are given below:

- (i) VPT has conducted two meetings with members of Trade on 27 April 2012 and on 7 May 2012 upon the advice of the Authority to discuss and formulate a transparent policy agreeable for both the parties. During the meeting, VSA made it clear that existing procedure is to be fine tuned in the interest of all concerned and a methodology to be evolved for a transparent procedure to be followed for future transactions.
- (ii) VSA has requested VPT to arrange for refund of the charges collected un-authorizedly from the members of the trade as the same were not in line with the tariff guidelines and are arbitrary. The Trade also requested VPT for a confirmation of actual cost of dredging per cubic meter/ per shift basis and the cost has been recovered elsewhere through other heads like wharfage, pilotage etc., and Port dues.
- (iii) Further, Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirm and establish that they are not recovering these costs twice from the Trade. VPT has also conveyed that another meeting will be fixed once the required data is ready to discuss and sort out the matter once for all in the interest of all concerned.
- (iv). VSA has forwarded a copy of letter dated 9 May 2012 addressed to VPT informing the minutes of the meeting dated 27 April 2012 and 7 May 2012. The points made by VSA in its letter dated 9 May 2012 are as follows:
 - (a) **Meeting dated 27 April 2012:**
Trade requested VPT to clarify whether the bills raised till date were in the nature of ‘penalty’ or for the purpose ‘cost recovery’. VPT confirmed that the bills were for ‘cost recovery’. VPT further mentioned that only VPT dredgers were utilised for the purpose of dredging alongside the berths. Trade wanted data from VPT that the charges for VPT dredgers were not recovered elsewhere and to convince the Trade that the charges were not being recovered twice. Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirms and proves that they are not recovering these costs twice from the Trade.
 - (b) **Meeting dated 7 May 2012:**
VPT has provided the data of dredged quantity in cubic meters for the year 2001 to 2012 and also indicated the recoveries made by VPT from the users since 2003 to 2012. On receiving the data, the Trade requested VPT not to recover any dredging charges from the users as the method of dredging and charges collected thereon is absolutely wrong and against the interest of the Trade and not in line with the tariff guidelines. The Trade also requested to make refund the spillage charges collected so far from the Trade and expressed their willingness to formulate modalities for fixation of reasonable charges incase of any violation of policy that will be formulated for future requirements. Trade also requested to confirm the actual cost of dredging and the cost has been recovered elsewhere through other heads like wharfage, pilotage, etc. Further, Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirm and proves that they are not recovering these costs twice from the Trade.
 - (c) The Trade requested VPT to have another meeting on 9 May 2012 to discuss the issue once again and sort out the same to protect the interest of all concerned.

11. After a reminder, the VPT vide letter dated 19 May 2012 has submitted the following:

- (i) VPT held meetings with the Trade on 27 April 2012 and 7 May 2012 and the issue was discussed in detail. With regard to the recovery of the dredging charges on cargo spillages, the Trade requested to provide data for the last 10 years (2001-2012) as to how much quantity of dredged material had been removed and also requested to confirm that the charges of VPT dredgers, were not recovered elsewhere and that the charges were not being recovered twice.
- (ii) As per the request of the Trade, VPT has provided data for the last 10 years. On receiving the data, the Trade informed VPT that they would analyse the data and would come out with a suitable proposal regarding the rate to be charged in future, which is to be loaded on any one of the components of port dues, berth hire charges, etc.
- (iii) VPT informed the Trade that the dredging charges are being collected on actuals for the cost incurred by VPT in maintaining the designed depths at the berth and refunding the same does not arise. Trade did not accept the recovery of the cost of spillages.
- (iv) In this context, it is once again reiterated that the stand taken by VPT is justified in view of the following:
 - (a) As per Section 29 of Visakhapatnam Port dock Regulations 1967 "No cargo, Goods or substances whatever shall be deposited, thrown or allowed to fall from any vessel, quay or pier into the port channel or entrances or into the port. In the event of any such cargo, goods or substances being so deposited, thrown or allowed to fall as aforesaid, the person, master owner or Stevedore in whose charge the cargo, goods or substances was at the time shall be responsible and shall be liable for any loss or damage which may arise in consequences."
 - (b) As provided in Dock Regulations, whenever there are any spillages of cargo, VPT is clearing such cargoes from port waters and the cost is being collected from users. These charges are collected from particular vessel that cause spillage and it is not a common charges for all vessels and charges in proportion to the time of dredger worked for clearing cargo.
 - (c) Spillage is not a common phenomena and different from cargo to cargo, no separate rate is fixed for spillage and actual cost incurred by VPT for clearance of the same are proposed to collect from the agent basing on the No. of hours the dredged worked.

12. Thereafter, the VSA vide its letter dated 20 July 2012 has furnished its additional comments. The comments received from the VSA were forwarded to VPT for their comments. After reminder, the VPT vide its letter dated 12 September 2012 has furnished its reply. A summary of the additional comments received from VSA and reply of VPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Additional comments received from VSA	Reply of VPT
(i)	During the meeting, the Traffic Manager assured us to formulate a transparent policy agreeable for both the parties after fine-tuning existing procedure for future transactions in the interest of all concerned. VPT was also requested to arrange for refund of charges collected un-authorizedly from the members of the Trade as the same were not in line with the tariff guidelines and are arbitrary. The Trade also requested VPT for confirmation of actual cost of dredging per cu.mtr./ per shift basis and the cost has been recovered elsewhere through other heads by wharfage, pilotage and port dues etc. VPT has also conveyed that another meeting will be fixed once the data is ready to discuss and sort out the matter once for all in the interest of all concerned. However, VPT has not called for a meeting so far to discuss the subject matter.	
(ii).	During the meeting, VPT has also confirmed that the recoveries were made on actual cost to cost basis and they have provided the following data on our request. <u>Year-wise data of dredging quantities:</u>	Regarding Spillage charges: "the spillage charges were recovered by VPT for the years 2007-08 and 2010-11 basing on the approved daily dredging rates of port dredger GHD Sagar Durga, but not on the yearly maintenance dredging quantity. In

Year	East Quay	West Quay	GCB & CB	Total

	Qty in M ³				
2001-2002	3,470	15,132	10,610	29,212	
2002-2003	1,635	8,444	33,807	43,886	
2003-2004	6,873	8,915	17,427	33,215	
2004-2005	7,479	19,144	19,870	46,493	
2005-2006	537	22,580	20,361	43,478	
2006-2007	1,140	8,796	6,963	16,899	
2007-2008	4,345	25,872	12,634	42,851	
2008-2009	2,178	28,158	23,412	53,748	
2009-2010	1,659	29,414	11,933	43,006	
2010-2011	2,756	13,596	3,113	19,465	
2011-2012	15,920	16,549	--	32,469	

Billing for spillage of cargo

Year	Amount (in ₹)
2003-2004	20,97,783.00
2004-2005	7,24,076.00
2005-2006	6,45,644.00
2006-2007	4,25,246.00
2007-2008	3,16,231.00
2008-2009	22,31,300.00
2009-2010	1,15,55,850.00
2010-2011	2,36,70,365.00
2011-2012	38,89,580.00

(iii). The above data shows that the recoveries made by VPT were baseless and not in proportion with the actual cost incurred for such dredging. During the year 2007-08, VPT has incurred/recovered an amount of ₹3,16,231/- for dredging a quantity of 16,899 M³ and during 2010-11, VPT has incurred/recovered an amount of ₹2,36,70,365/- for dredging a quantity of about 19,465 M³ which shows the arbitrary nature of recoveries. Further, VPT has also recovered spillage charges for urea and iron ore which shows the erratic billing and arbitrary recoveries made by VPT which is not at all justified. The urea will dissolve in water and there is no possibility of dredging expenses on this account. Further iron ore is an export cargo which is to be loaded by grabs from the wharf and there is no possibility of spillages of the same.

(iv). In view of the above submissions, it is felt that there is no justification for the above recoveries on account of spillages and VPT may be directed to arrange for refund of the amounts recovered so far unauthorisedly from the Members of the Trade and also direct VPT to formulate a policy/methodology in consultation of the Members of the Trade in all fairness and transparency. VPT may also fix-up suitable penalties upon implementation of policy formulated for all future transactions in consultation with Members of the Trade and upon approval of the policy by TAMP/ Board of Trustees.

the year 2007-08 and 2010-11 a total of 01 ship and 48 ships respectively were billed for spillage of cargo. Accordingly, a sum of ₹3,16,231/- and ₹2,36,70,365/- were recovered for the year 2007-08 and 2010-11 respectively".

Further, spillage of cargo for soluble fertilizers is not being billed w.e.f. January 2011 and refunds are considered.

These dredging charges were collected from the specific vessels that caused spillages and it is not common charges for all vessels and charges are in proportion of the actual time the dredger worked for clearing of spilled cargo. Therefore, there could not be a uniform rate for spillage clearing and hence not notified in the Scale of Rates.

In order to maintain depths at notified drafts, port always deploys port dredgers and charges were proposed based on the number of shifts deployed the dredging activity. It is to reiterate that as per the delegation of powers 2.46 U/S 21 of MPT Act, 1963, Chairman is the competent authority for fixation of hire charges to VPT.

In view of the above, it is clarified that the collection to dredging and spillage charges for cargoes into port waters by concerned vessels is to be recovered from the trade only as VPT dredgers have been deployed to work and necessary spillage charges are recovered, which is justified.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). During the proceedings relating to the general revision proposal of VPT, which culminated into the tariff Order of February 2011, one of the user organisations viz., Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) had represented to this Authority with regard to the reported unauthorized billing by VPT on the following three items, viz.
- (a) Dredging and spillage charges for cargoes.
 - (b) Charges for damages to wagons.
 - (c) Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths.
- An opportunity was given to VPT to furnish its comments on the representation of VSA. However, the response of VPT was not received till finalisation of the case at that relevant point of time.
- (ii) The VPT has stated that by the time it could furnish clarification on the submission made by the VSA, the Authority had already finalized and passed its order, *inter alia*, refraining VPT from collecting charges which do not have the sanction of the Authority. In this regard, it is relevant to mention here that the reference dated 22 December, 2010 made by the VSA to this Authority with regard to the reported unauthorized billing by VPT was forwarded to VPT for their comments vide our letter dated 10 January 2011. The VPT responded to the comments made by VSA only in April 2011 vide its letter dated 25 April, 2011, well after communication of the Order of February 2011 vide our letter dated 6 April, 2012 to VPT. The VPT had more than a month's time to respond before the matter was taken up for final consideration by this Authority in February 2011.
- (iii) Out of the three issues referred by the VPT, this Authority vide Order No.TAMP/59/2011-VPT, dated 28 September, 2012 had already disposed the two issues relating to charges for damages to wagons and Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths. With regard to the issue relating to the Dredging and spillage charges on cargo, this Authority had then decided to defer the matter. Accordingly, the issue relating to the Dredging and spillage charges of cargoes is now taken up for consideration.
- (iv) A Port Trust maintains the berths at their notified drafts to accommodate vessels which call on the port with such notified drafts. Since there is spillage of cargo during cargo operation, which may affect the level of drafts, the VPT clears such spillages from port waters using port dredgers.
- (v) According to VSA, the cost of dredging to clear the spillage, forms part of maintenance dredging and that the cost of maintenance dredging has been captured in the fixation of the existing Scale of Rates of VPT. The VSA, therefore, contends that levy of charges by VPT for clearing the spillage is a double recovery. In this regard, VPT has clarified that spillage clearance is done by VPT using the port's grab dredger whereas maintenance dredging entrusted to the M/s. DCI Ltd., is done by suction dredger. Since the dredger is deployed by the port to clear the spillage, the port incurs expenditure for operation of the dredger; and therefore, it recovers the expenditure from the concerned parties responsible for causing spillage. Therefore, the contention of VPT is that levy of charges for clearing the spillage is not a double recovery. In this regard, it may be relevant to mention here that the Port Trust cannot be expected to render service free of cost. However, at the same time, it has to be recognised that cost recovery should be as per the tariff setting arrangement envisaged in the Statute.
- (vi) (a) Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 call upon this Authority to frame Scale of Rates for services performed by a Board and for use of property belonging to a Board. Therefore, the rates for the services performed by a Board or the rates for use of property of a Board are required to be fixed by this Authority.
- (b) The existing Scale of Rates of VPT approved by this Authority vide Order of February 2011 in exercise of powers conferred under Sections 48 and 49, among other sections of the Act, does not prescribe any charge for hire of the port dredgers. To a query in this regard, it is the position of the VPT that the Chairman of the VPT has approved charges for use of port dredgers exercising powers reportedly delegated to him under Section 21 of the Major Port Trusts Act, 1963. Section 21 of the said Act, *inter alia*, provides that a Board of the Port Trust may authorise its Chairman to exercise its powers conferred on it or authorise its Chairman to perform its duties imposed upon it. Section 21 is only an enabling provision for delegation of powers by the Board of a Port Trust to its Chairman. Even if the rates are decided by a Board itself for rendering a service or for use of a port property they are required to be approved by this Authority as stipulated in the Statute, as brought out earlier. That

being so, the rate fixed by the Chairman of a Board reportedly under the powers delegated by a Board to the Chairman cannot be considered to have statutory effect unless such rate is approved by this Authority. No rate for hire of port dredgers has been prescribed in the Scale of Rates approved by this Authority since there was no proposal from the VPT in this regard. The users are not against paying legitimate charges. Their contention is that the charges levied by the port do not have the backing of the Scale of Rates approved by this Authority.

- (vii). The VPT has reported that the cost for use of port dredger for clearance of spillage to be recovered from the user is calculated on the basis of number of hours the port dredger worked and based on the rates approved by its Chairman. That being so, the charges collected for removal of spillage do not depend upon the nature of cargo spilled into the port waters but depend on the time duration of the use of port dredger for removal of the spilled cargo and the rates determined and approved by the Chairman of the VPT. Therefore, there is no reason why a common rate for use of port dredger for removal of spilled cargo irrespective of the nature of cargo cannot be prescribed in the Scale of Rates of VPT.
 - (viii). The VSA has requested to incorporate the procedure for the recovery of the dredging charges on the cargo spillage in the Scale of Rates of VPT. The VPT was advised during the proceedings of the case to fine tune the procedure for the recovery of the dredging charges on the cargo spillage in consultation with the VSA. However, it appears that the matter has still not been concluded at their end. The VPT is also silent on this matter. It is not possible for this Authority to wait indefinitely in this regard.
 - (ix). The VPT has made a mention that a sum of ₹1.90 crores towards recovery of dredging cost for clearing spillage was considered on estimate basis in the income estimates for the years 2010-11 to 2012-13 in the last general revision of its Scale of Rates concluded by the Order of February 2011. By capturing the said income estimate in the general revision proposal of the VPT and by not prescribing a rate for the services rendered by port dredger for removal of spillage in the absence of a proposal from the VPT in this regard, the VPT has not been put into any disadvantageous position, since the existing Scale of Rates of VPT has been framed after analysing the overall financial/ cost position of VPT.
 - (x). In terms of Clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service is not available in the notified Scale of Rates, a Port Trust can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad-hoc basis till the rate is finally notified. The ad-hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services; and, it must be mutually agreed upon by the Port Trust and the concerned users. The Circular issued by the VPT to the Trade about levy of dredging charges for cargo spilled in the sea does not reveal that the levy collected is with the consent of the users. When the port was requested to provide documentary evidence showing that the consent of user was obtained for the said recovery and to show that the action of the VPT of recovery of such charges complies with Clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005, the VPT has responded stating that it discussed the issue informally with the Trade and it formulated the procedure at their instance for recovery of cost for clearing spillage. However, the fact remains that the Circular issued by the VPT does not reveal that the levy collected is with the consent of the users.
 - (xi). The VPT has not denied that it has not levied charges for removal of spillage. Such levy of charges does not have the approval of this Authority, as required by the Statute. Further, the Circular issued by the VPT also does not show to have the consent of the users for levy of the charges and therefore, the action of the port of recovery of such charges does not comply with Clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005.
 - (xii). That being so, this Authority is constrained to reiterate its decision recorded in paragraph no.20 (xxxvi) of the Order dated 18 February 2011 with reference to billing by VPT for dredging and spillage charges for cargo. If the VPT intends to prescribe a levy in this regard, the port is advised to file a well analysed proposal in this regard, if it so desires.
15. In the end, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the decision of this Authority recorded in paragraph no.20 (xxxvi) of the tariff Order dated 18 February 2011 with reference to dredging and spillage charges collected by the VPT, is reiterated.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/13]